NR. 22 i 23. WARSZAWA, DN. 1 GRUDNIA 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,

Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17,175.

Kalectwo społeczne.

Jesteśmy obecnie w Polsce świadkami jakiejś dziwnej, karnawałowej, maskarady publicznej. Na arenę naszego życia publicznego wtargnął tłum bez rzeczywistych kwalifikacji, sięgnął po stanowiska publiczne, zajął je, no i... legł niby kamień ciężki na życiu społecznem. Przeżywamy okres czasu, gdzie każdy t. zw. działacz społeczny, który zdobył np. mandat do Rady miejskiej w jakiejś Pipidówce, gdyby mu się tylko udało, bez cienia wstydu przyjąłby kandydaturę na stanowisko prezydenta Rzplitej, bo to teoretycznie jest możliwe. Każdy taki „on" z Pipidówki uważa się za przygotowanego. A jak jeszcze posiada trochę wiedzy broszurkowej, to już czuje się pokrzywdzony przez Polskę, że go nie powołała na stanowisko ministra.

Mimowoli nasuwają się te proste uwagi w związku z podniesieniem taksy za jazdę samochodem już nie w przysłowiowej Pipidówce, ale w stolicy. Słuszne zabiegi o podniesienie taksy magistrat lekceważy, ale sam występuje do Rady miejskiej z wnioskiem o podniesienie taryfy tramwajowej. Te dwa fakty są właśnie jaskrawym przykładem braku: I-o celu, II-o znajomości życia, III-o istotnej wiedzy o gospodarce miejskiej.

Jeżeli kiedykolwiek i gdziekolwiek słyszymy panów ławników lub radnych przemawiających publicznie na tematy miejskie, to zawsze o uszy nasze obija się stały refren, iż Warszawa musi dorównać wielkim miastom zachodnio-europejskim. To szczyt ambicji, ale tylko w słowach, w teorji, bo w praktyce pewno 90 proc. tego szanownego zespołu nie wie co trzeba zrobić, ażeby do tego dojść ani jak to zrobić. Miasta zachodnio-europejskie przez długie dziesiątki lat bogaciły się, przez mądrą i praktyczną gospodarkę swych magistratów, a przecież tego o magistracie Warszawy powiedzieć nie można. Przecież nawet dziś pomyśleć się nieda iżby pod obrady magistratu lub Rady Miejskiej dostał się wniosek o konieczności wzbogacenia mieszkańców Warszawy. Przeciwnie, dziś niejako przykazaniem stało się dążenie do proletaryzowania mieszkańców.

Nie w imię wzbogacenia się, ale przed czychającym niedostatkiem zażądano podwyższenia taksy za jazdę samochodami, która od tak dawna stoi na miejscu, choć koszty eksploatacji wzrosły nadmiernie. Przecież racjonalne jej podwyższenie jest taką samą koniecznością jak dbanie o niepowiększanie ilości bezdomnych. Próżne będą wszelkie nakazy remontu, kiedy dochody ledwie starczają na znośną wegetację. Nie tędy droga do dorównania miastom zachodnio-europejskim, choćby w dziale komunikacji ulicznej.

Gdzieindziej podobno jest tańsza, ale napewno tam jest wszystko tańsze i ciężary nie tak wielkie.

Tania komunikacja miejska nigdy nie będzie źródłem dochodów miasta, jak to się dzieje w Warszawie.

Znajomość życia i kształtowania się tegoż w wielkich skupiskach miejskich wymaga gruntownego przygotowania ojców miasta. Bez tego można gospodarkę miejską traktować jako przedsiębiorstwo handlowe, jako jakąś udziałową czy spółdzielczą instytucję, ale to wszystko będzie akurat nie tem, czem być powinna gospodarka miejska. To też ta nieznajomość jaskrawo się uwypukla w zamierzonym podniesieniu taryfy tramwajowej. Będzie to dosłownie biorąc, ciosem dla już sproletaryzowanych mieszkańców, dla których samochód dawno już przestał być środkiem lokomocji. Te właśnie 5 groszy na bilecie to haracz, który zapłacą najbiedniejsi, którzy jeszcze biedniejszymi zostaną. Podwyżka biletów tramwajowych w okresie wzrastającej biedy, to dowód zupełnej nieznajomości roli miasta w dobie kryzysu gospodarczego, to właśnie świadczy o przeniesieniu na grunt gospodarki miejskiej spekulacyjnych metod sklepikarskich.

Cóż pomogą wysiłki takiego np. Słomińskiego, gdy w gmachu na Placu Teatralnym panować będzie ignoracja, a krasomówstwo pokrywać będzie bezradną nieznajomość rzeczy. Poza i dobre mniemanie o sobie to nie wszystko. Trudniej, zdaje się, rządzić miastem niż szyć buty. Wielu butów nie szyje, bo nie chcą albo nie mogą się tego kunsztu nauczyć, natomiast rządzić miastem to widać bardzo łatwo. Parę lat temu ogół ludności był zamożniejszy, utrzymanie tańsze, mieszkanie tańsze i pięć groszy tańsze, o które wreszcie było łatwiej, wówczas taryfy tramwajowej nie podwyższono, natomiast teraz... a no, sklepikarzowi podwyższył dostawca, to i on podwyższa. Czyż na to potrzeba jakiejś specjalnej nauki gospodarki miejskiej?

To jest wynikiem kalectwa społecznego, które się rozwielmożniło zanadto i... Warszawę gospodarczo upodabnia w każdym bądź razie nie do mądrych i przewidujących magistratów zachodnio-europejskich, które kładły ongi podwaliny pod dobrobyt i bogactwo miast.

J. K. Szczeblewski.

10-lecie Niepodległości Polski.

Gdy myśli zwrócę w ubiegłe wieki,
Widzę w nich męki, szamotań tyle,
Krwi polskiej widzę płynące rzeki,
Tych, co nie chcieli zasnąć w mogile,
Lecz szli do walki nierównej śmiało,
Jak lwy walczyli — ginęli z chwałą!

Innych Sybiru wchłonęły śniegi,
Lecz nie przepadła potęga ducha,
Przez mury więzień pełnych po brzegi
Głos wielki płynął, a naród słucha
I pieśń pod niebo głośno wionęła:
Nie traćcie wiary, bo „nie zginęła".

Te szubienice na cytadeli,
Wszystkie katusze, całą niedolę
Zapisywali święci anieli.˙.
A krew, co wsiąkła w tę polską rolę,
Plon wydawała i przez wiek cały
Wciąż szły do boju nowe oddziały

I z pokolenia na pokolenie
Przekazywane walki wciąż trwały,
Tak się odległem zdało ziszczenie:
Tylu poległo na polu chwały,
Tylu zginęło na szubienicy
Tulu pomarło w więzień ciemnicy......

A w tem cud wielki zdziałałeś Boże!
Pryskają pęta zaborczej przemocy,
Polska — od Karpat po samo morze
Wolna jest! Wolna! Wielcy prorocy
Przepowiadali! Myśmy wierzyli!
A teraz Panie myśli dożyli!

Czy ty pojmujesz polska młodzieży,
że już lat 10 żyjem w wolności...,
Niech wasze serce mocno uderzy
Uczuciem wielkiej, wielkiej radości,
Niech was ogarnie ten zapał świeży,
Bo przeżywacie w kwiecie młodości
Chwilę ziszczenia wielkich nadziei
Tych, co zginęli w imię idei!

Zofia Haeckerówna

*) Wiersz deklamowany na szeregu poranków w gimnazjach w Krakowie. Zakopanem i t. d. dla uczczenia dziesiątej rocznicy Niepodległości Polski.

Sprzęgło nowej konstrukcji.

Początkujący i mało wprawni kierowcy bardzo często, bez żadnej potrzeby, przeciążają silnik czy to przez gwałtowne włączanie sprzęgła przy ruszaniu z miejsca, czy też przez przełączanie szybkości na wzniesieniach dopiero wtedy, gdy ilość obrotów silnika jest już znacznie zmniejszona. Wskutek tego prócz silnika jest narażone na uszkodzenie i sprzęgło, zwłaszcza stożkowe.

Nowa konstrukcja sprzęgła stożkowego, dzięki automatycznemu wyłączaniu zapobiega tym uszkodzeniom. W jednem z czasopism zagranicznych znajdujemy jego szczegółową konstrukcję, która składa się zasadniczo z 3 głównych części: koła rozpędowego ze stożkiem wewnętrznym (1), bębna cylindrowego (3) i stożkowego pierścienia obszytego skórą (2), nałożonego na bęben.

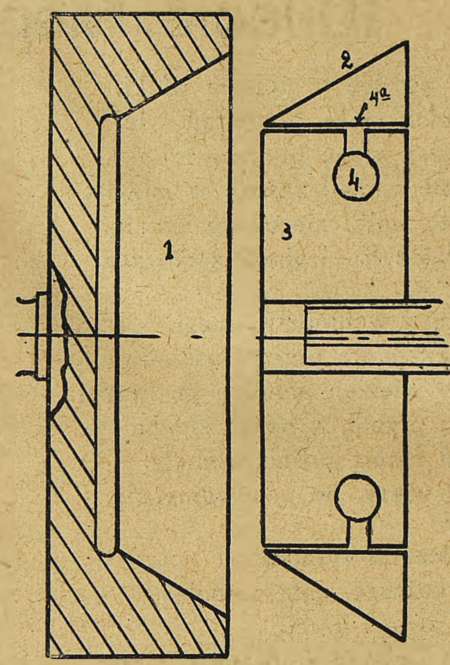
Pierścień ten wraz z bębnem stanowi drugą połowę sprzęgła, działanie której jest takie same, jak stożka w sprzęgle zwykłem. Pierścień jest tak nałożony, że może obracać się naokoło bębna. Od strony wewnetrznej pierścień posiada 4 sztyfty, które wchodzą w odpowiednie wyżłobienia w bębnie (4). Wyżłobienia zrobione w ten sposób, że patrząc na nie w kierunku obracania się silnika, t. j. od prawej strony ku lewej, wówczas będzie się wydawać, iż odchodzą one od środka bębna obróconego do koła rozpędowego. Wdole wyżłobienia się rozszerzają w kanały cylindryczne (4a). W każdym z kanałów jest umieszczona spiralna sprężynka, oparta o sztyft. Sztyfty mogą ślizgać się wzdłuż kanałów, ściskając sprężynki. Dla łatwiejszego montowania pierścienia na bębnie, podzielono go na cztery części.

Działanie tego sprzęgła jest następujące: przypuśćmy, że pierścień ze sztyftem umocowano na bębnie. Jeśli teraz zaczniemy przekręcać bęben w kierunku obracania się silnika, to sztyfty będą się ślizgać wzdłuż wyżłobień. Ponieważ zaś wyżłobienienie umieszczone

ukośnie, pierścień będzie jednocześnie przesuwać się wzdłuż osi, odchodząc od koła rozpędowego. Gdyby w kanałach nie było sprężyn, wówczaś tego rodzaju sprzęgło natychmiast po jego włączaniu rozłączałoby sie automatycznie.

Działanie sprężyn polega przedewszystkiem na tem, że uniemożliwia sztyftom swobodne ślizganie się w wyżłobieniach i tem samem powoduje wolne obracanie się bębna. Przy przeciążeniu zaś silnika sprężyny ściskają się o tyle, że pierścień odchodzi od koła rozpędowego na pewną odległość i sprzęganie ustaje. Drugie działanie sprężyn polega na tem, że z chwilą ustania sprzęgania przesuwają one pierścień do koła rozpędowego, czyli sprzęgają ponownie. Tym sposobem sprzęganie automatycznie się wyłącza, kiedy zachodzi tego potrzeba, czyli przy przeciążaniu silnika i tym sposobem unika się uszkodzenia silnika i sprzęgła, przy gwałtownem jego włączaniu.

Obciążenie silnika można łatwo regulować odpowiednio do jego mocy, stosując mniej lub więcej mocne sprężyny. Staje się to tem łatwiej, że pierścień jest rozbieralny, a części jego przymocowane jedynie za pomocą sworzni.



Nowoczesne szybkobieżne silniki samochodowe.

Nowoczesne szybkobieżne silniki o dużej mocy mogą być podzielone na dwie zasadnicze kategorje; do pierwszej należą maszyny 15—20 H. P. posiadające 3.600 obr./min., do drugiej zaś 30—50 H. P. z 4.500—5000 i nawet 6000 obr./min. Jednym z głównych warunków szybkobieżności silnika jest wysokie sprężanie mieszanki przed wybuchem, które w pierwszej kategorji samochodów dochodzi do 5—6 atm., w drugiej zaś do 7—8 atm.

Jednak stopień sprężania w cylindrach ograniczony jest podnoszeniem się temperatury mieszanki przy sprężaniu, a więc możliwością samowybuchu, czyli detonacją. Ciepłota potrzebna do wywołania detonacji zależy od: 1) składu chemicznego i temperatury samozapłonu dla danej mieszanki, czyli inaczej od skłonności danego paliwa do detonacji, 2) powiększenia temperatury jako rezultatu spalania, 3) od temperatury ścianek cylindrów, któraby mogła przechodzić do paliwa celem podtrzymania spalania i t. p.

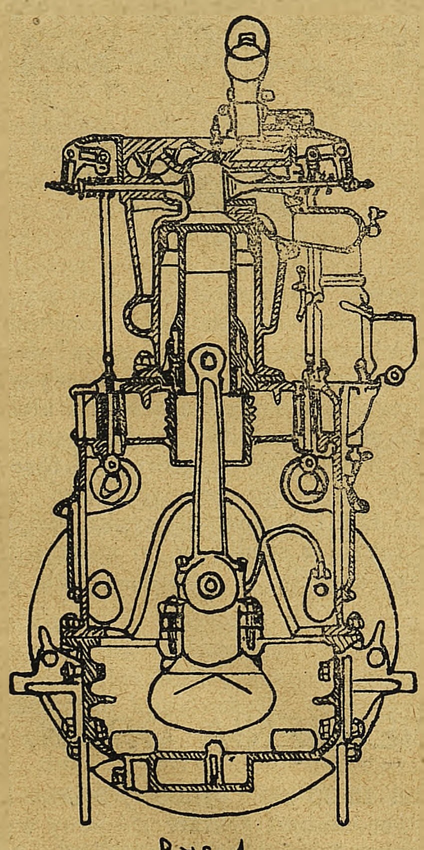
Kwestja chemicznego składu mieszanki jest obecnie dostatecznie wyświetlona. Całym szeregiem prób określone zostały dla róznego rodzaju paliwa różne temperatury zapłonu i szybkość spalania.

Naprzykład gaz węglowy posiada tak niski współczynnik temperatury samozapłonu, że absolutnie się nie nadaje do zastosowania w silnikach spalinowych przez gwałtowne, przyspieszone wybuchy. Lekkie gatunki benzyny umożliwiają sprężanie jedynie do 4,5—5 atm., gdyż przy większem sprężaniu otrzymujemy samowybuch i silnik zaczyna stukać. Dla alkocholu etylowego (spirytus) dopuszczalna jest kompresja do 7 atm., dla benzolu zaś do 8 atm.

Zdolność paliwa do wytrzymania wysokiego sprężania jest rzeczą bardzo ważną, gdyż przy wysokiej kompresji powiększa się ciśnienie gazów w chwili wybuchu. Jednak największe ciśnienie gazów podczas wybuchu zależy nie tylko od stopnia sprężania, lecz od kształtu i wymiarów komory sprężania, od chwili zapalania siły iskry, temperatury ścianek cylindra, oraz od samej mieszanki.

Wobec powyższego dla otrzymania szybkobieżności silnika i dla jednoczesnego powiększenia maksymalnego ciśnienia gazów na tłok, a więc dla otrzymania większej mocy silnika niezbędnem jest: 1) większe sprężanie mieszanki co pociąga za sobą konieczność zwiększenia skoku tłoka 2) dokładne chłodzenie ścianek silnika podczas sprężania dla umożliwienia

zwiększaniu się temperatury, a więc i dla usunięcia możliwości detonacji. 3) komora sprężania powinna być możliwie ścisłą i posiadać odpowiednią powierzchnię chłodzącą. W silnikach o długim skoku tłoka chłodzenie komory spalania jest ułatwione przez to, iż czas rozszerzania gazów jest więcej długotrwały, a gazy spalinowe wychodzą bardziej ochłodzone. 4) Iskra powinna być silną, świeca zaś ulokowana możliwie w centrum komory sprężania. 5) Zawory muszą być tak umieszczone, ażeby przestrzeń zapalania mieszanki była jaknajmniejszą z minimalną stratą ciepła i żeby kształt komory sprężania umożliwiał jaknajlepsze umieszczenie świecy, a przy każdej wysokości sprężania ułatwiał wejście i wyjście gazów. Wszystko to osiąga się przez górne urządzenia zaworów, lub też jednostronne z zastosowaniem w danym wypadku komory sprężania typu Ricardo. Próby wykazały, iż tego rodzaju urządzenie zwiększa moc silnika o 10—12%. 6) Gniazda zaworów powinny być obliczone na szyb-



Rys 1

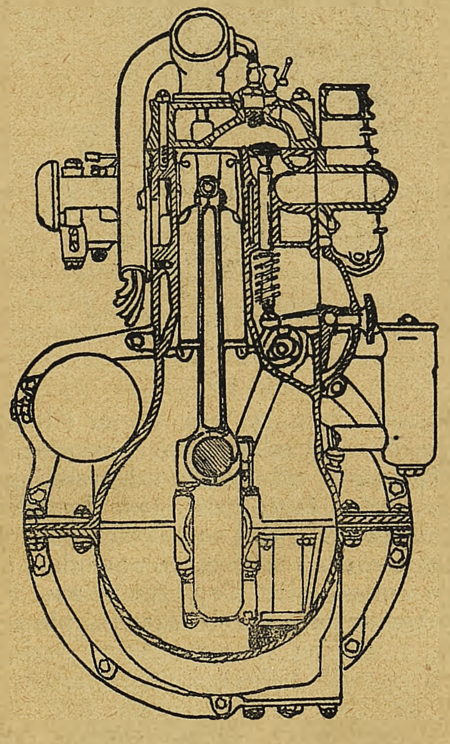
kość gazów, która przy 4.000 obr. nie przewyższa 75—80 mtr./sek., gdyż przy dużej szybkości gazów napełnianie cylindrów mieszanką pogarsza się, co obniża moc silnika.

Przechodząc z koleji do konstrukcyjnego urzeczywistnienia przytoczonych wyżej warunków zatrzymamy się na wynikach doświadczeń przeprowadzonych przez angielskiego konstruktora Ricardo.

A więc silniki z jednakowym skokiem tłoku lecz o różnej średnicy cylindrów mogą pracować przy różnych stopniach sprężania, a mianowicie przy użyciu jednego paliwa i przy jednakowej ilości obrotów wału, najwyższy stopień sprężenia bez objawów detonacji był dopuszczalny w następującym porządku:

dla cylindrów o średn. 95 mm. stopień sprężania 6:1
" " " 135 mm. " " 5:1
" " " 212 mm. " " 4:1

To zmiejszenie detonacji w małych cylindrach związanie jest względnie z małą stratą ciepła przez ścianki cylindra, wskutek czego współczynnik techniczny pożytecznego działania w małych cylindrach jest wyższy Tym właśnie tłomaczy się dążenie konstruktorów szybkobieżnych maszyn do budowy cylindrów z większą ilością cylindrów lecz małych wymiarów.

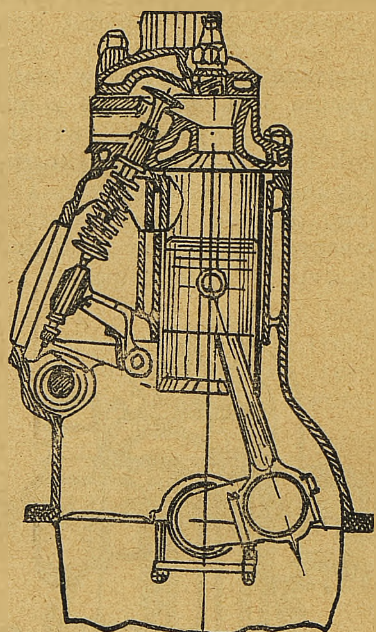


Rys 2.

Badając znaczenie kształtu komory sprężania na objawy detonacji, Ricardo próbował dwa silniki jednakowej pojemności, pracujące na jednakowem paliwie, lecz posiadające komory sprężania o różnych kształtach. Z badań wynikało, iż jeden z cylindrów pracował bez detonacji przy stopniu sprężania 5,8:1, drugi zaś już przy stopniu 3,9:1 dawał częste wybuchy. Na rys. 1 widzimy poprzeczny przekrój silnika o mocy 225 H.P. stosowany przy angiel-

skich czołgach. Komora sprężania tego silnika odmiennego kształtu zabezpiecza przed detonacją. Chłodzenie wodne komory i całego cylindra (prócz jego dolnej części) jest bardzo intensywne. Dolna część chłodzona powietrzem.

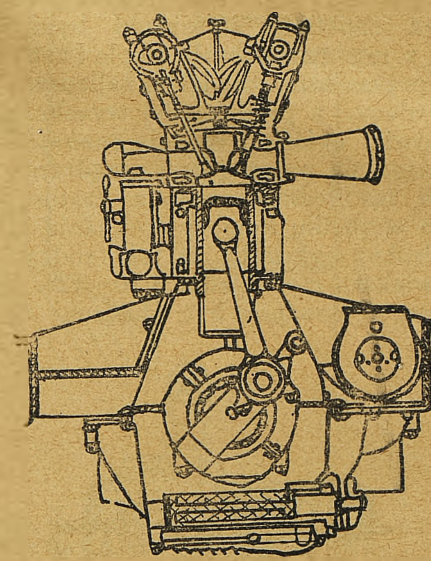
Na rys. 2. pokazano komorę sprężania o innym kształcie, który uważamy jest dotąd za najlepszy. Zawory ulokowane po jednej stronie cylindra co ułatwia wejście i wyjście gazów uniemożliwiając pozostałym gazom zatrzymywanie



Rys 3

się w kątach komory bez ruchu i bez połączenia ze świeżą mieszanką, wskutek czego osiąga się lepsze chłodzenie mieszanki podczas sprężania. Prócz tego przy tym kształcie komory możliwem jest umieszczenie świecy prawie w samem centrum, co powoduje szybkie zapalanie mieszanki. Typ ten t. zw. Ricardo znalazł obecnie duże rozpowszechnienie zarówno w Europie jak i Ameryce przy nowoczesnych szybkobieżnych silnikach.

Trzeci typ opatentowany przez firmę Studebaker (rys. 4.) posiada cylindry odlane ze spławu aluminjum wraz z karterem, przyczem do każdego z nich włożony stalowy cylinder co wraz z odlewem aluminjowym stanowi koszulkę wodną silnika. Komora sprężania z żeliwa intensywnie chłodzona, posiada zdejmowaną aluminjową głowicę.



Rys 4.

Ciekawą zarówneż konstrukcję widzimy na rys. 4. który przedstawia przekrój silnika niemieckiej marki. „Limons Lupza" Jesto silnik dwulitrowej czterocylindrowej maszyny, odlany w jednym bloku o wymiarach średnica 70 mm. skok 118 mm. posiada zdejmowaną komorę sprężania, z górnemi zaworami, które są podwujne dla lepszego przejścia pod niemi jak mieszanki tak i gazów. Skrzynka biegów zmontowana razem z silnikiem co stosuje się obecnie coraz częściej w nowoczesnych samochodach.

NOWY ŚRODEK DO ZABEZPIECZENIA OPON.

W dniu 30 października odbył się zorganizowany przez firmę „Motofors" Kredytowa 9 (przedstawicielstwo Forda) ciekawy pokaz zastosowania nowego wynalazku uniemożliwiającego wydostawanie się powietrza z dętki, nawet po kilkukrotnem jej przebiciu

Pokaz zgromadził liczny zastęp fachowców zarówno ze sfer wojskowych jak i cywilnych.

Doświadczenie polegało na tem iż wbito najpierw do jednej z opon kilka dużych gwoździ o długości 15-20 cm. i grubości 5 mm, które po upływie paru minut zostały z opony wyjęte, samochodem zaś pojechano na odległość 5-6 klm przyczem po powrocie okazało się iż kiszka niezważając na przebicia, nie nawaliła.

Drugą oponę przestrzelono z rewolweru i również poddano próbie drogowej, która i w danym wypadku dała wyniki dodatnie.

Następnie kilka osób i zaproszonych gości pojechało do szwadronu samochodów pancer-

nych, gdzie opony napełnione tym wynalazkiem założono na samochód pancerny i przestrzeliwano kulami karabinowemi, poczem poddano próbie drogowej na przestrzeni 5 klm.

I w danym wypadku, jak twierdzą czynniki miarodajne, próby udały się znakomicie.

Nowy ten wynalazek stanowi proszek pod nazwą „Lucyfer", skład chemiczny którego jest oczywiście tajemnicą wynalazcy. Przed użyciem rozpuszcza się go w wodzie w stosunku 1:1 z niedużą domieszką gliceryny. Wlany w tym stanie do dętki przez otwór wentylowy wystarcza dotąd, dopóki nie będzie zniszczona guma. Wlewać go lepiej jednak do dętki już nieco używanej nie talkowanej, gdyż wówczas lepiej przylega do ścianek.

Rozczyn ten nie działa ujemnie na gumę i i nie zmienia ciśnienia wewnątrz dętki tak że po nalaniu do dętki należy ją napompować do przepisowego ciśnienia. W razie potrzeby powietrze z dętki można wypuścić i następnie dopompowć, przyczem przy wypuszczaniu powietrza płyn nie wydostaje się przez wentyl.

Środek ten nie jest wrażliwy na temperaturę i nie zmienia się pod wpływem ciepła, co ma ogromną zaletę.

W każdym razie po przebiciu opony w drodze można śmiało jechać jeszcze 10—15 klm. bez obawy uszkodzenia koła.

W. F.

Samochody poruszane parą.

Podniesiony ostatnio w świecie przemysłowym alarm dotyczący mającego nastąpić w krótkim czasie wyczerpania źródeł ropy naftowej, a więc i zmniejszenia produkcji benzyny, zmusił zagranicę zastanowić się nad konstrukcją samochodów poruszanych za pomocą pary.

Samochody te znalazły już rozpowszechnienie w Ameryce i Anglji, były również próbowane we Francji i innych państwach. Wykazały one pewne zalety i wady w porównaniu z samochodami benzynowemi tak iż obecnie nie można jeszcze twierdzić z całą stanowczością, iż samochody parowe wyrugują benzynowe zanim nastąpi spodziewany kryzys benzynowy. Jedno z pism zagranicznych umieszczając na powyższy temat dłuższy artykuł podaje wady i zaletę jakie posiadają te samochody.

Otóż do głównych wad należą: wysoki koszt utrzymania samochodów, duża strata czasu na jego uruchomienie i duża waga maszyny. Zaletę samochodu stanowią: taniość paliwa i możliwość znacznego przeciążenia w porównaniu z samochodem benzynowym.

Samochody te zamiast silników posiadają kotły parowe, dla wykonania zaś kotła potrzebny jest materjał najwyższego gatunku i zupełnie odmienna konstrukcja, gdyż kocioł powinien odpowiadać następującym warunkom: posiadać dużą powierzchnię ogrzewalną przy małych wymiarach, nie powinien zanieczyczczać się i psuć się od złej wody, winien być b. mocny i wytrzymywać mocne przeciążanie. Stosowany zazwyczaj do tych samochodów, jako paliwo, koks powinien być suchy, gdyż zmniejsza wytwarzanie dymu przy, pracy samochodu.

Obecnie istnieje kilka typów parowych samochodów, rozpatrzymy niżej najwięcej ciekawą konstrukcję samochodu marki „Fauler". Maszyna ta obliczona na nośność 6—6$^1/_2$ ton i z obciążeniem tem bierze wzniesienia 1:6. Prócz tego może ciągnąć przyczepkę z ładunkiemdo 12 ton. Odległość pomiędzy osiami wynosi 3,35 mtr., rozstawienie kół - 2,05 mtr. długość samochodu 6 mtr. Piec do spalania koksu umieszczony z przodu na dole tak, iż ogólny wygląd amochodu mało się różni od benzynowego. Woda dla zasilania kotła umieszczona w ten sposób, że nawet na najbardziej stromych wzniesieniach dopływ jej do kotła nie przerywa się wcale, gdyż jest ona podawana specjalną pompą, wprowadzaną w ruch automatycznie podczas pracy maszyny bez różnicy, czy się samochód porusza, czy też stoi na miejscu.

Odpracowana para wychodzi przez rurę dymową. Napęd kardanowy następnie ślimakiem na koła tylne. Slimak ulokowany w szczelnie zamkniętej pochwie, napełnionej oliwą co pozwala na bardzo rzadkie smarowanie (raz na kilka miesięcy). Koła są b. mocne ze względu na znaczny ciężar maszyny i zaopatrzone w maszyny pojedyńcze z przodu i podwójne z tyłu. Resory półeleptyczne. Zapas wody wynosi ok. 510 litrów. paliwa zaś do 270 kg.

Pogotowie samochodowe.

Rozwój automobilizmu zagranicą powołał do życia pogotowie samochodowe mające na celu szybkie przyjście z pomocą nie tylko techniczną, lecz w razie potrzeby i medyczną, automobilistom zaskoczonym w drodze wypadkiem i nie mogącym ani naprawić maszyny, ani wrócić do garażu o własnych siłach. Tego rodzaju pomoc bywa udzielana specjalnie wyszkolonym personelem technicznym zaopatrzonym w niezbędne narzędzia i przyrządy.

Zobaczmy jak jest ona zorganizowana zagranicą według artykułu umieszczonego w jednem z pism technicznych. Czytamy tam, iż na pierwszym planie pod tym względem znajduje się Ameryka, która bodaj pierwsza założyła instytucje pogotowia samochodowego i wprowadziła wzorowo zorganizowane techniczne patrole motocyklowe i rowerowe, zaopatrzone w niezbędne przy okazywaniu pomocy narzędzia.

Patrole techniczne mogą być wysyłane ze swych postojów w ciągu dnia i nocy na każdorazowe telefoniczne wezwanie.

We Francji nie tak dawno założono wśród automobilistów i motocyklistów „związek wzajemnej pomocy". Członkowie tego związku winni są okazywać nawzajem pomoc techniczną w nieszczęśliwych wypadkach i innych uszkodzeniach maszyny, pozatem zaś nie mają żadnych innych obowiązków z tytułu należenia do związku.

Analogiczne dążenie do zakładania podobnych związków daje się zaobserwować w klubach samochodowych wielu miast Niemiec i Austrji.

Niewątpliwie, iż tego rodzaju organizacje przynoszą dużo korzyści, jednak pomoc ich jest o tyle nie wszechstronną, iż w wypadku np. większego uszkodzenia maszyny nie mogą odprowadzić tejże do garażu z powodu nieposiadania odpowiednich do tego samochodów.

Angielska firma Garwey Frost pierwsza założyła garaże ze specjalnie urządzonemi samochodami ratunkowemi. Są to lżejsze i cięższe samochody, na pomoście których ustawiono przyrząd do podnoszenia o sile podnoszącej od 2,5 — 3,5 ton (na lżejszych samochodach) i do 5 ton (na cięższych). Każdy samochód posiada prócz tego wózek z długim dyszlem. Oprócz szofera samochód posiada miejsce dla dwóch mechaników. Z tyłu przy budce szoferskiej znajduje się stół warsztatowy z imadłem i niezbędnemi narzędziami. Po obu stronach nadwozia znajdują się pudła do części zapasowych, lewarów, nosz i materjałów opatrunkowych. Pośród personelu na samochodzje zawsze jest jedna osoba z „Czerwonego Krzyża" dla okazania pierwszej pomocy lekarskiej.

W zależności od uszkodzenia maszyny wspomniany wózek podprowadza się pod przednią lub tylną oś maszyny. Jeśli wózek umocowano pod tylną osią, wówczas przód samochodu podnosi się do góry i w tem położeniu ciągnie się maszynę do garażu lub warsztatu. Jeśli zaś maszyna może posuwać się na kołach, wówczas wózek chowa się do pudła samochodu, dyszel zaś jego, po uprzedniem uwiązaniu, służy do ciągnięcia uszkodzonej maszyny.

Austrjacki „Touring Klub" wprowadza w życie zorganizowaną pomoc samochodową dla swych członków. W tym celu kupuje samochód warsztat, urządzony według ostatnich wymagań techniki. Członkowie klubu otrzymują znak rozpoznawczy (biały krzyż na czarnem tle z napisem „A. T. K.").

Tyle o zagranicy. Byłoby jednak pożądanem wprowadzenie tej inowacji i u nas tem bardziej, iż ruch samochodowy w stolicy jak i innych większych miastach wzrastą coraz bardziej.

Organizację pogotowia samochodowego mogłaby wziąć na siebie spółdzielnia związku właścicieli dorożek samochodowych, pobierając opłatę za okazaną pomoc. Przypuszczamy, iż pogotowie miałoby powodzenie, tem bardziej że nasze drogi samochodowe, zwłaszcza pod Warszawą zupełnie nie gwarantują bezpieczeństwa.

Czy wpłaciłeś już wkładkę członkowską?

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

ZEBRANIE WŁ. DOR. SAM.

Na zebraniu, w dniu 20 listopada b. r., Zarząd Związku powziął uchwałę zwołania Ogólnego Zebrania wszystkich właścicieli dorożek samochodowych w dniu 11 grudnia b. r. o godzinie 6 wiecz. w lokalu przy ulicy Bagatela 3.

Zwrócić się do właścicieli dorożek samochodowych z apelem o jaknajliczniejsze przybycie, gdyż będą omawiane sprawy dotyczące eksploatacji samochodów, dla każdego przedsiębiorcy bardzo ważne.

PODWYŻSZENIE TARYFY

Ponieważ Magistrat m. st. Warszawy zaakceptował podwyższenie taryfy dorożek samochodowych tylko do gr. 60 za każdy następny kilometr nie biorąc pod uwagę podstawowych kalkulacji kosztów eksploatacji dorożek samochodowych, Zarząd Związku postanowił wysłać delegację do Prezydenta Miasta, celem przedstawienia wyjaśnień kosztów eksploatacji i wprowadzenia jednolitej taryfy dla wszystkich dorożek.

SPRAWA PATENTÓW

Dnia 15 listopada b. r. była rozpoznawana przez Wydział Odwoławczy Sądu Okręgowego w Warszawie wszczęta z inicjatywy Zarządu Związku sprawa w przedmiocie wykupywania przez właścicieli dorożek samochodowych świadectw przemysłowych VIII kat. przem.

Sąd Okręgowy uniewinnił z oskarżenia z art 98 ustawy o Państwowym Podatku Przemysłowym właściciela, który wykupił świadectwo przemysłowe kat. VIII przem. z polecenia Zarządu, uznając tem samem, że § 67 Rozp. Ministra Skarbu z dnia 8.VIII 1925 r. w stosunku do dorożek samochodowych nie ma mocy prawnej, jako sprzeczny z § XIX działu B. części II załącznika do art. 23 Ustawy o państwowym podatku przemysłowym.

Wyrokiem tym zostały zatwierdzone świadectwa przemysłowe VIII kat. handlowej dla dorożki samochodowej.

ZJAZD PRZEDSTAWICIELI ZWIĄZKÓW WŁ. DOR. SAM.

Z powodu oświadczenia niektórych Związków prowincjonalnych o niedogodności terminu odbycia Zjazdu, który projektowano na dn. 8 i 9 grudnia, Zarząd Cent. Zw. postanowił termin odbycia konferencji odroczyć i wyznaczyć nowy w miesiącu styczniu p. r.

ZMIANA REDAKTORA.

Wobec przeciągającej się od dłuższego czasu nieobecności redaktora Dwutygodnika „Ruchu Samochodowego" p. kpt. Józefa Sawczyka, Zarząd Związku postanowił powołać redaktora w osobie p. Karola Weykuma, któremu powierzono prowadzenie wydawnictwa.

KONFERENCJA ZE ZWIĄZKIEM KIEROWCÓW.

Wyznaczona delegacja Zw. Wł. Dor. Sam. z pp. K. Weykuma, Wł. Bombały St. Moraska i adw. B. Oberfelda do prowadzenia pertraktacji ze Zw. Automobilistów na ostatniem zebraniu Zarządu Związku zdała sprawozdanie z odbytych dotychczas wspólnych konferencyj, które dążą w myśl propozycji Zw. Wł. Dor. Sam. i w krótkim czasie zostaną uwieńczone pomyślnym rezultatem tak dla właścicieli jak i dla kierowców.

Zarząd Związku aprobował dotychczasową działalność swojej delegacji i polecił nadal prowadzić podjętą w tym kierunku pracę, aż do ostatecznego wyniku.

PRZYPOMNIENIE.

Sekretarjat Związku przypomina właścicielom dorożek typu „torpedo", którzy jeszcze nie dopłacili różnicy do 150 zł. za zgłoszenie przedsiębiorstwa w Urzędzie Przemysłowem Magistratu m. st. Warszawy, a którzy mają zamiar nadal prowadzić przedsiębiorstwo dorożek samochodowych, winni w dniach najbliższych uiścić resztę przypadającej należności do zł. 150 — t. j. zł. 75 — gdyż po 15 b. m. będą kasowane numery boczne dorożki tym właścicielom, którzy nie wniosą zaległej opłaty i z chwilą uruchomienia kiedykolwiek dorożki będą zmuszeni zapłacić całą należność za zgłoszenie przedsiębiorstwa.

DO WIADOMOŚCI WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW.

Właściciele autobusów zamieszkujący na terenie m. st. Warszawy, lub posiadający tylko garaże autobusów kursujących między Warszawą, a innemi miastami, powinni zgłosić się do Urzędu Przemysłowego, celem zarejestrowania przedsiębiorstwa i uzyskać zezwolenie.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

STATUT

ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCH.

I. Nazwa stowarzyszenia.

Stowarzyszenie utworzone na mocy niniejszego statutu nosi nazwę „Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych".

II. Cele Związku

Celem Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest pozyskanie dla przedsiębiorstw samochodów-dorożek pomyślnych warunków egzystencji.

III. Sfera działalności Związku.

Działalność Związku rozciąga się na całą Rzeczpospolitą z zachowaniem miejscowych praw i przepisów o stowarzyszeniach.

IV. Sposoby działania Związku.

a) Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych ma prawo powołać do życia współdzielnię na zasadzie odrębnego statutu w myśl ustawy z dn. 29.X 1920 r. (dz. Ust. nr. 111) 1920 poz. 1733.

b) Zbiera dane cyfrowe, dotyczące stanu przemysłu samochodów-dorożek.

c) Zabiega o polepszenie warunków pracy i egzystencji przedsiębiorstw dorożek samochodowych.

d) Udziela swym członkom rad i wskazówek w zakresie organizacji technicznej i handlowej przedsiębiorstw samochodów-dorożek.

e) Zabiega o polepszenie warunków pracy i egzystencji pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach samochodów-dorożek.

f) Organizuje pogadanki, odczyty, wykłady, pokazy i wycieczki w celu podniesienia wiedzy fachowej swych członków.

g) Utrzymuje bibljotekę i czytelnię, ma prawo wydawać. własne pisma perjodyczne, poświęcone zadaniom Związku.

h) Organizuje zabawy, koncerty etc.

Powyższą działalność Związek prowadzi z zachowaniem obowiązujących praw i przepisów.

Względem wszelkich umów i zobowiązań, Związek odpowiada całym swoim majątkiem.

V. Fundusze Związku.

Fundusze Związku stanowią:

1) Kapitał obrotowy, który tworzy się: a) z rocznych składek członków, b) wpisowego, c) z zapisów i darowizn, d) z procentów od kapitałów.

2) Kapitał zapasowy tworzy się z procentu spisywanego corocznie z czystego zysku Związku. Wysokość procentu ustanawia Ogólne Zebranie. Fundusze Związku do wysokości określonej przez Walne Zgromadzenie przechowuje się w kasie Związku, przewyższające zaś tę sumę winny być składane w banku na rachunku bieżącym Związku.

VI. Członkowie Związku

1) Członkami Związku mogą być osoby płci obojga, bez względu na religję, posiadający przedsiębiorstwa dorożek-samochodowych z wyjątkiem osób wymienionych w art. 7 8 przepisów tymcz. o stowarzyszeniach.

2) Przyjęcie nowego członka do Związku następuje: a) po złożeniu przez kandydata piśmiennej deklaracji, podpisanej przez dwóch członków wprowadzających, b) po wpłaceniu do kasy Związku wpisowego w wysokości zł. 5. c) po zaakceptowaniu deklaracji przez Komisję Balotującą, d) po zatwierdzeniu przez Zarząd Związku. Lista kandydatów na członków, wraz z nazwiskami członków wprowadzających, winna być wywieszona w lokalu Związku na dwa tygodnie przed zatwierdzeniem jej przez Zarząd. W razie nieprzyjęcia członka, wpisowe podlega zwrotowi.

Wykreślenie z listy członków następuje: a) na skutek życzenia członka, zakomunikowanego pisemnie Zarządowi, po uregulowaniu wszelkich zobowiązań ze Związkiem, b) na skutek uchwały Zarządu zapadłej zwykłą większością głosów po stwierdzeniu złej opinji członka, lub jego szkodliwej działalności dla Związku, c) po stwierdzeniu zlikwidowania przez członka przedsiębiorstwa dorożki-samochodowej. Wykreślonemu członkowi przysługuje prawo odwołania się do Ogólnego Zebrania. Wpłacone przez wykreślonego składki członkowskie nie są zwracane.

VII. Składki członków i sposób opłat.

Członkowie wpłacają do kasy Związku składkę członkowską w wysokości 36 zł. rocznie od pierwszej posiadanej dorożki i od każdej następnej po 12 zł. rocznie w ratach miesięcznych lub kwartalnych z góry nie później niż 15 każdego miesiąca. Inkasowanie składek przez specjalnego inkasenta odbywa się po upływie powyższych terminów na koszt zalegającego w opłatach członka. Za dowód opłacenia składki służy kwit sznurowy Związku,

VIII. Prawa i obowiązki członków.

1) Wszyscy członkowie Związku obowiązani są stosować się do przepisów niniejszego statutu oraz uchwał Walnego Zgromadzenia, nad wykonaniem których czuwa Zarząd.

2) Wszyscy członkowie Związku korzystają ze wszystkich urządzeń, udogodnień i pomocy Związku, posiadają prawo stawiania wniosków i bronienia ich, prawo czynnego i biernego wyboru do władz Związku oraz prawo umieszczania na swych samochodach-dorożkach i blankietach firmowych za pozwoleniem i kontrolą Zarządu nazwy Związku albo jego znaku.

IX. Zarząd.

Zarząd znajduje się w Warszawie i składa się z dziewięciu (9) osób, w tem przewodniczącego i jego zastępcy, skarbnika i sekretarza i pięciu członków bez mandatu. Zarząd wybiera Walne Zgromadzenie na przeciąg trzech (3) lat, co rok ustępuje trzecia część członków Zarządu, na ich miejsca doroczne Walne Zgromadzenie wybiera nowych członków Zarządu. Podział funkcji dokonywa Zarząd na posiedzeniu konstytucyjnym. Za czas sprawowania czynności członkowie Zarządu otrzymują z funduszów Związku wynagrodzenie w wysokości określonej przez Walne Zgromadzenie. Zebrania Zarządu odbywają się w miarę potrzeby, podług uznania przewodniczącego, lub na żądanie trzech członków Zarządu, w każdym razie nie rzadziej niż raz na miesiąc w oznaczonym przez Zarząd terminie. Zebrania Zarządu są prawomocne przy obecności najmniej 4 członków Zarządu, a w tej liczbie przewodniczącego. Sprawy rozstrzyga się prostą większością głosów obecnych na Zebraniu członków, za wyjątkiem wykluczenia członka ze Związku, to bowiem postanowienie wymaga większości 2/3 głosów wszystkich członków Zarządu. W razie równości głosów przeważa głos przewodniczącego. Ze swych obrad Zarząd prowadzi protokuły, podpisywane przez przewodniczącego i sekretarza.

Zakres działalności Zarządu jest następujący:

1) Zarządzenie sprawami Związku zgodnie ze statutem i stosownie do instrukcji, zatwierdzonych przez Walne Zgromadzenie.

2) Kupno, obciążenie i sprzedaż nieruchomości na podstawie decyzji Walnego Zgromadzenia.

3) przyjmowanie wszelkich wpływów.

4) Prowadzenie rachunkowości zgodnie z prawem i przyjętemi zwyczajami.

5) Reprezentacja Związku na zewnątrz.

6) Nadzór nad wykonywaniem przez członków instrukcji oraz statutu Związku.

7) Układanie sprawozdań rocznych i preliminarzy budżetowych.

8) Opracowywanie porządku dziennego Walnych Zgromadzeń, rozpatrywanie przedwstępne wniosków, złożonych przez członka w terminie oznaczonym i postanowienie co do ich przedstawienia Walnemu Zgromadzeniu.

9) Zwoływanie Walnych Zgromadzeń.

10) Odbieranie wszelkiej korespondencji pocztowej i telegraficznej, nie wyłączając pieniężnej, transportów kolejowych i innych jak również wydawanie pełnomocnictw na ich otrzymanie.

11) Stawanie w sądach i dawanie pełnomocnictw w tym zakresie osobom trzecim.

Przedstawicielem Związku w jego stosunkach zewnętrznych jest prezes Związku. Wszelką korespondencję Związku podpisują prezes Związku i sekretarz. Wszelkie zobowiązania Związku, czeki, zlecenia pieniężne, kwity i t.p. podpisują prezes, skarbnik łącznie z jednym z członków Zarządu Związku. Członkowie Zarządu odpowiadają całym swym majątkiem za czynności swoje, zdziałane wbrew prawu, ustawie Związku lub Ogólnego Zgromadzenia, o ile z takowych wynika strata dla Związku.

X. Walne Zgromadzenie.

1) Walne Zgromadzenie jest najwyższą władzą decydującą w sprawach Związku.

2) W myśl tego rozpatruje i zatwierdza: regulaminy, bilanse, preliminarze budżetowe, sprawozdania Zarządu i Komisji Rewizyjnej. Decyduje: w sprawach przeznaczenia i wydatkowania kapitału zapasowego. Określa wysokość procentu spisywanego z czystego zysku na powiększenie kapitału zapasowego. Ustanawia podział zysków jak również sposoby pokrycia ewentualnych strat.

3) Wybiera członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Komisji Balotującej, określa wysokość wynagrodzenia członków Zarządu za czas sprawowania przez nich czynności.

4) Wyrokuje ostatecznie jako najwyższa instancja we wszystkich sprawach przedstawionych sobie przez członków lub Zarząd Towarzystwa.

5) Zatwierdza projekty zmian w statucie.

6) Postanawia o zamknięciu i likwidacji Związku.

7) Walne Doroczne Zgromadzenie, odbywa się corocznie w miesiącu kwietniu. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd według własnego uznania, jak również najpóźniej w cztery tygodnie po otrzymaniu piśmiennego umotywowanego żądania podpisanego przez 20 członków z prawem odrzucenia przez Zarząd, o ile uzna motywy za niewystarczające; na skutek żądania 1/3 członków Związ-

ku Zarząd obowiązany jest w terminie czterotygodniowym zwołać Nadzwyczajne Zgromadzenie, oraz na skutek żądania Komisji Rewizyjnej w terminie dwutygodniowym.

O czasie, miejscu, oraz porządku dziennym Walnego Zgromadzenia Zarząd ogłasza w trzech pismach, przynajmniej na tydzień przed Zebraniem.

Walne Zgromadzenie uważa się za prawomocne przy obecności 2/3 członków Związku.

W razie niedojścia do skutku Walnego Zgromadzenia w pierwszym terminie, Zarząd zwołuje drugie Zebranie, nie później jak w dwa tygodnie, z tym samym porządkiem dziennym, które jest prawomocne bez względu na ilość obecnych członków.

Postanowienia na Zgromadzeniach Walnych zapadają prostą większością głosów. Głosowania na Walnych Zebraniach są jawne, na żądanie 1/3 obecnych, przewodniczący zarządza głosowanie tajne. Wybory do Zarządu i Komisji Rewizyjnej odbywają się w drodze głosowania na listy, zgłoszone przez Zarząd i zgłoszone conajmniej przez trzydziestu obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków Związku.

W sprawach projektów zmiany statutu, wydatkowania kapitału zapasowego, likwidacji Związku i sposobu jej prowadzenia konieczna jest większość 3/4 głosów obecnych na Zebraniu. Uchwały Walnych Zgromadzeń zapisuje się w specjalnej książce protokułów, które podpisują przewodniczący, sekretarz i assesorowie Walnego Zgromadzenia.

XI. Komisja Rewizyjna.

1) Komisja Rewizyjna składa się z trzech (3) osób wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg trzech lat, co rok ustępuje jeden członek Komisji, a na jego miejsce Doroczne Walne Zgromadzenie wybiera nowego członka.

2) Komisja Rewizyjna posiada prawo w każdym czasie sprawdzać książki, dowody, umowy i wogóle całą rachunkowość Związku, jak również stan kasy i prawo uczestnictwa w Zebraniach Zarządu Związku z głosem doradczym.

3) Odbywa perjodyczne rewizje ksiąg i kasy Związku przynajmniej raz na miesiąc.

4) Przedstawia Walnemu Zgromadzeniu sprawozdania ze swojej działalności i swoje wnioski.

XII Komisja Balotująca.

1) Komisja Balotująca składa się z 5-ciu członków, wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg jednego roku.

2) Komisja Balotująca rozpatruje podania, o zapisanie w poczet członków, zaopatrzone podpisami 2-ch członków wprowadzających i wraz ze swoją opinją przesyła Zarządowi Zwiazku w terminie dwutygodniowym od daty otrzymania

3) Komisję Balotującą zwołuje Zarząd w miarę potrzeby.

XIII. Rachunkowość Związku.

1) Zarząd obowiązany jest prowadzić rachunkowość prawem przepisaną oraz książki uchwał swoich i Zgromadzenia Ogólnego.

2) Pierwszy rok sprawozdawczy Związku liczy się od dnia założenia Związku do 31 grudnia 1923 r.

3) Rok sprawozdawczy Związku liczy się od dnia 1-go stycznia do 31 grudnia każdego roku.

4) Sprawozdania roczne winny zawierać przychód i rozchód i pozostałość z obrotu, wykaz zysków i strat i całokształt przedsięwzięć i usiłowań Zarządu i winny być podpisane przez członków Zarządu i Komisji Rezyjnej.

5) Za zysk czysty uważa się suma otrzymana po potrąceniu z dochodu brutto: a) wydatków związanych z prowadzeniem biura Zarządu, b) wynagrodzenie członków Zarządu, c) strat Związku.

XIV Likwidacja Związku.

1) Likwidacja Związku może nastąpić na skutek uchwały Walnego Zebrania, lub z rozporządzenia władz.

2) Porządek i sposób likwidacji określa Walne Zgromadzenie, a przeprowadza specjalna, na tymże Zebraniu wybrana Komisja Likwidacyjna.

3) Majątek i fundusze jakie się okażą przy likwidacji, dzielą się między członków Stowarzyszenia.

Z POZNANIA.

PROTEST WŁ. DOR. SAM.

Poniżej podajemy krótkie streszczenie protokółu z odbytego w dn. 15 listopada b. r. zebrania naszego Związku.

Po zagajeniu przez przewodniczącego p. Taszarka zebrania i zatwierdzenie nowo zgłaszających się członków przystąpiono do obradowania nad sprawami przewidzianemi porządkiem obrad.

Wiceprezes p. Kamyszek zdaje obszerne sprawozdanie o odbytych przez Zarząd konferencjach w Magistracie i u Pana Wojewody w sprawie zaprotestowania przeciw zamiarowi uruchomienia przez Poznańską Kolej Elektryczną 150 dorożek samochodowych, zaznaczając przytem, iż p. Wojewoda okazał wobec nas wielką życzliwość i przyrzekł w sprawie tej porozumieć się z Panem Prezydentem Ratajskim. W dalszym toku uzupełnia referat o odbytych konferencjach, w których brała czynny udział, Pani Kamyszkowa, zwłaszcza z pp. Radnymi Miasta Poznania, którzy także w tej sprawie przyrzekli nam poparcie, aby P. K. E. nie dopuszczono do uruchomienia dorożek samochodowych, coby stanowiło dla nas przedsiębiorców prywatnych wielce nas krzywdzącą konkurencję ze względu na przywileje, któremi się P.K.E. jako instytucja samorządowa cieszy. Prezes Związku p. Taszarek przedstawił Panu Wojewodzie na konferencji kwestję jednolitego typu dorożek samochodowych „Landolet" wymaganego przez tutejszy Miejski Urząd Policyjny, na co Pan Wojewoda oświadczył, iż Jego poglądy są inne i nie jest przeciwnym dopuszczenia do ruchu także i dorożek innego typu. Dalej oznajmia p. prezes, iż sprawa powyższą zostanie poruszona przez Panów Radnych na przyszłem posiedzeniu Rady Miejskiej. Po zamknięciu dyskusji nad powyższym tematem uchwalono jednogłośnie wnieść protest przeciw zamiarowi uruchomienia przez P.K.E. dorożek samochodowych.

Sprawa zamierzonego pobudowania przez nasz Związek własnej stacji benzynowej stała się aktualną, gdyż uzyskaliśmy już od Magistratu zezwolenie na budowę tejże, tak że takowa w najbliższym czasie zostanie uruchomiona.

Dalej dyskutowano nad kwestją kategorji świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw dorożek samochodowych i domagano się ogólnie o interwencję u Władz Skarbowych wzgl. w Ministerstwie Skarbu o ostateczne unormowanie tychże. Na tem zebranie zakończono.

DOBRZY i UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Ze Stolicy i kraju.

Statystyka nieszczęśliwych wypadków Warszawskie pogotowie ratunkowe prowadzi statystykę nieszczęśliwych wypadków, która wykazuje, iż liczba ich w Warszawie stale wzrasta. W roku 1926 zanotowano 23.359 wypadków, w roku 1927 — 25.661 a w pierwszych trzech kwartałach roku 1928 — 23.815.

Jeśli dodamy do tego czwarty kwartał obliczymy proporcjonalnie do pierwszych trzech, otrzymamy cyfrę 31.753 wypadków co stanowi 88,2 wypadki dziennie.

Koszt poszczególnych rodzajów bruków. Jak donosi prasa codzienna wydział techniczny; magistratu opracował ostatnio koszt poszczególnych bruków który przedstawia się następująco za 1 metr. kwadratowy

Całkowita zmiana jezdni z kostki drewnianej średnio 22 zł. 44 gr., jezdni z grubej i drobnej kostki granitowej 50 zł. 89 gr., z kamienia łamanego 17 zł. 74 gr., z kamienia polnego 7 zł. 87 gr., z asfaltu prasowanego 37 zł. 1 gr. z asfaltu betonu 33 zł. 58 gr.

Z zestawień powyższych wynika, iż asfalt kalkuluje się taniej od kostki kamiennej, drożej jednak od kostki drewnianej; ale więcej opłacalny, gdyż więcej trwały. Termin wytrzymałości bruków uzależniony jest od charakteru ruchu kołowego na danej ulicy.

Rejestracja autobusów. Właściciele autobusów, kursujących między Warszawą a miastami prowincjonalnemi, mieszkający lub mający garaże w stolicy winni na mocy ustawy przemysłowej przed udaniem się do województwa warszawskiego celem zarejestrowania autobusu i wyznaczenia trasy, zgłosić się do przemysłowego wydziału magistratu. Przedewszystkiem należy uzyskać w wydziale wymienionym potwierdzenie zgłoszenia na prowadzenie samoistnego przedsiębiorstwa autobusowego. Przedsiębiorca musi być obywatelem polskim.

Tramwaje i autobusy. W najbliższym czasie odbędzie się posiedzenie magistratu w sprawie usunięcia tramwajów z śródmieścia. Plan takiej likwidacji nie należy do łatwych i musi być rozłożony na okres dłuższy. W Paryżu likwidacja komunikacji tramwajowej w śródmieściu trwała, według zgóry opracowanego planu, całe 20 lat.

Nie jest wyłączone, że już od roku przyszłego zacznie się systematyczne likwidowanie niektórych linji, przez zastępowanie tych linji autobusami.

24 tysiące osób dziennie przewożą autobusy miejskie. W ciągu listopada autobusy miejskie przewiozły 738.876 pasażerów, czyli dziennie około 24.600 osób. W październiku skorzystały z komunikacji autobusowej 744.903 osoby, a zatem nieco więcej, niż w listopadzie.

Sygnały świetlne. Wydział techniczny magistratu uchwalił ustawić dwa nowe sygnały świetlne dla regulowania ruchu ulicznego: na skrzyżowaniu ulicy Chmielnej z Marszałkowską i Alei Jerozolimskiej z Nowym Światem.

Instalacje świetlne mają być sprowadzone z zagranicy.

Uregulowanie ruchu ulicznego. W celu szczegółowego opracowania zagadnienia ruchu ulicznego na terenie Warszawy władze miejskie powołały komisję, która uwzględni ruch tramwajowy, autobusowy, samochodowy, konny lekki i ciężarowy, wózków ręcznych w porozumieniu z wydziałami i przedsiębiorstwami miejskiemi.

Komisja zbada przytem charakter ruchu na ulicach, placach i przystankach.

Samochody giną. Kierowcy Jerzemu Mireńczykowi (Bugaj 25) skradziono z przed domu nr. 37 przy ulicy Pięknej samochód Nr. 1602, wartości 10.000 zł., będący własnością Natalji Świderskiej (Złota nr. 43).

* *

W dniu 26 b. m. kierowca Władysław Brochowski (Pańska 90) wyjechał na miasto samochodem Nr. 947, należącym do Stanisława Podczaskiego (Puławska 16 i dotąd nie wrócił.

Produkcja samochodowa w Polsce. Od 1 lipca r. b., t. j. od chwili uruchomienia fabryki, General Motors w Polsce wyprodukowała osobowych i ciężarowych samochodów 1428.

Produkcja w poszczególnych miesiącach przedstawia się następująco: lipiec — 198, sierpień — 267, wrzesień — 430, październik — 330, włącznie do 15 listopada — 203. Ogółem — 1428.

Kronika Zagraniczna.

Oryginalny raid samochodowy. W tych dniach odbył się oryginalny raid samochodowy na ukończonej właśnie nowej, wspaniałej szosie samochodowej z Londynu do znanej miejscowości nadmorskiej Brighton.

W raidzie tym uczestniczyły tylko samochody, które brały już udział w pierwszym raidzie samochodowym pomiędzy temi miastami w 1896 r. a zatem przed 32 laty, pamiętnym i z tego względu, że po raz pierwszy zaniechano wówczas stosowania przy samochodach jadących po drodze publicznej czerwonych flag ostrzegawczych.

Jak się okazało, raidu tegorocznego doczekało 43 staruszków, z których najstarszy zbudowany był przed 35 laty, a które zdołano tak jeszcze ponaprawiać, że mogły obchodzić czynnie czwarty dziesiątek lat swego życia. Dodać przytem należy, że kilka samochodów uczestniczących w raidzie wciąż pełni jeszcze służbę czynną i jest w użyciu niemal codziennie, choć jeden z nich posiada już tylko jedną oponę i jak zapewnia jego właściciel, w takim stanie był nabyty od poprzedniego posiadacza.

Dziwaczny wygląd tych staruszków, toczących się po nowej szosie samochodowej stanowił sprzeczność śmieszną z dzisiejszemi udoskonalonemi typami samochodów. To też angielskie koła sportowe nazwały ów raid „paradą inwalidów i weteranów samochodowych".

Wzrost użycia kauczuku. Głównym konsumentem kauczuku jest, jak wiadomo, przemysł gumowy, który zużywa ok. 70% całej produkcji. Od roku 1025 dały się zauważyć na rynku większe jego zapotrzebowanie co się tłomaczy wzrostem produkcji samochodów, który zwiększył się ogółem o 14%, według danych statystycznych zapotrzebowanie gum w Ameryce od roku 1922 wzrosło od 41 miljona do 60 miljonów sztuk.

Zastosowanie balonów również pociągnęło za sobą większe zapotrzebowanie na kauczuk, gdyż na balony zużywamy go o 30% więcej, aniżeli na gumy zwykłe (np. opona 30 X 3½ wymaga 3,5 kauczuku; balon zaś tegoż wymiaru 4,5 kg.).

Światowe zużycie kauczuku można określić następującemi cyframi w roku 1903 zużycie wynosiło 101.000 ton w roku 1919 doszło do 330,000, następnie w r. 1921 zmiejszyło się, co tłomaczy się ukończeniem wojny jednak już w następnym roku i nadal stale wzrasta.

Od Redakcji.

Na szereg zapytań dlaczego nie ukazał Nr. Ruchu Samochodowego w dniu 15 listopada r. b. spieszymy wyjaśnić naszym czytelnikom iż z przyczyn, od nas niezależnych oraz zmian jakie zaszły w komitecie redakcyjnym Nr. ten ukazać się nie mógł.

Jednocześnie zawiadamiamy naszych czytelników o zmianach jakie zaszły w komitecie redakcyjnym.

Z dniem 1 grudnia objął stanowisko redaktora p. Karol Weykum, kierownictwo administracji działu reklam z powrotem p. M. Andrzejewski. Do współpracy zaprosiliśmy W. PP. J. K. Szczeblewskiego i A. Augustynowicza, znanych literatów i dziennikarzy, oraz W. PP, inż. W. Filipowicza i inż. W. Kwiatkowskiego. Mamy niezłomną nadzieję, iż pismo nasze pod tak światłem kierunkiem przyczyni się do rozwoju automobilizmu.

REDAKCJA.

Od Administracji.

Pozwalamy sobie zwrócić uwagę W. PP. na niezwykłe w naszych warunkach gospodarczych powodzenie wydawnictwa „Ruch Samochodowy", które wstępnym bojem, zdobywszy stolicę, kroczy zwycięsko na prowincję.

Jeżeli rozwój naszego pisma pójdzie w tem samem tempie, w najbliższej przyszłości zdobędzie „Ruch Samochodowy" największy nakład z pism fachowych.

Dwutygodnik nasz jest

Aktualny,

Bezpartyjny,

Ciekawy.

Kilka tysięcy właścicieli samochodów rozsianych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej ma w ręku dwa razy w miesiącu „Ruch Samochodowy".

W związku z powyższem, możliwości ogłoszeniowe dla przemysłu i handlu samochodowego są bardzo znaczne. (Ośmielamy się zaznaczyć, iż pismo nasze wszyscy właściciele dorożek samochodowych otrzymują bezpłatnie). Każde ogłoszenie w „Ruchu Samochodowym" powiększa **klijentelę**.

Znając warunki, w jakich pracuje przemysł i handel samochodowy wprowadziliśmy specjalną **zniżkową taryfę ogłoszeniową**.

Ogłoszenia w „Ruchu Samochodowym" są najtańsze, pomimo że są pełnowartościowe.

Wydział ogłoszeń „Ruchu Samochodowego" pozostający pod kierownictwem p. M. Andrzejewskiego udziela chętnie rad przy układzie tekstu, ogłoszeń, projektuje kampanje reklamowe, sporządza projekty rysunków reklamowych.

Wystarczy zatelefonować pod Nr. 254-20 a natychmiast zgłosi się nasz przedstawiciel.

„Ruch Samochodowy" idzie wielkiemi krokami naprzód.

„Ruch Samochodowy" z każdą firmą chętnie podzieli się swem powodzeniem.

Wystarczy dać ogłoszenie.

Dzień zwłoki — dzień straty.

Z poważaniem

ADMINISTRACJA.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ:

1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.
Okładki 10 % drożej.
Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Karol Weykum.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**